

车主保费高、保险公司亏——

新能源车险两难局面如何破解?

今年以来,新能源车大卖,在国内乘用车销量中已经占据半壁江山。然而,给爱车上保险的问题让不少新能源车主感到头疼。

一边是车主保费高,一边是险企承保亏,这样的两难局面如何破解?记者对此进行了调查。

保费高、投保难、承保亏

今年11月,家住浙江的陈先生想给家中新能源车上保险,但多家保险公司表示“给不了报价”。陈先生说,这辆车上一年的出险次数,现在只有一家大型险企愿意承保,报价高达8800元,而去年保费仅4000元左右。

陈先生的报价单显示,所上险种中,仅车上人员责任保险就近3000元。“车上人员每人保额30万元,我不想保这么高额,但低了保险公司就拒保。”

陈先生的遭遇并非个例,新能源车险保费高的问题切实存在。国家金融监督管理总局数据显示,2023年,新能源汽车均

保费为4395元,比燃油车高63%。扣除车龄等因素,新能源车保费仍比燃油车新车高约10%。

与此同时,虽然目前我国新能源车险投保率呈现平稳上升态势,但投保难、拒保等问题仍不时出现。

营运车驾驶里程远超私家车,风险水平较高,在商业险方面的矛盾尤为突出。上海网约车司机蔡先生表示,他一年出了三次险,下一年的保险费用从1万元涨到了1.8万元。有的同行还遇到拒保。

关于新能源车险,车主有怨言,保险公司也有难处。

金融监管总局数据显示,全行业2023年新能源车险综合成本率达109%,承保亏损67亿元;赔付率达84%,比燃油车高约10个百分点。

“车险自主定价系数有上限,保费不可能无限提高。有些网约车常见车型我们明知道承保一定会亏损,但‘商业险愿保尽保’的导向存在,我们还是会尽量承保。”某大型财险公司一名业务负责人说。

今年初,金融监管总局印发《关于切实做好新能源车险

承保工作的通知》,提出“各财险公司要严格依法做好新能源车投保服务,不得拒绝或者拖延承保交强险”,要求大型财险公司“积极承保新能源车商业保险,确保实现愿保尽保,满足消费者的保障需求”。

一位保险业从业人员告诉记者,针对高风险新能源车投保难题,目前一些地方行业协会采取了组织多家险企“轮值”的方式,探索解决之道。

两难局面谁之过

记者调查发现,新能源车险保费高、承保亏,主要源于出险率高、维修价格贵、数据积累不足三方面因素。

某财险公司相关负责人告诉记者,该公司承保的新能源车事故发生率比燃油车高70%左右。一方面,新能源车年轻驾驶员、营运车占比较高;另一方面,新能源车起步快、声音小,智能驾驶功能、智能座舱等新技术应用也需要车主有更长的适应期。这些因素都增加了事故发生率。

“目前还有部分私家车实际从事或兼职出险率更高的营运车业务,保险公司难以精准识别,保费上也难以区别。”北京大学经济学院风险管理保险学系主任郑伟说。

维修价格高企是新能源车险保费居高不下的直接因素。

“新能源车在可维修性方面整体表现不如燃油车。”中保研汽车技术研究院相关负责人说,中保研开展的维修性研究显示,样本车型电动车表现优秀、良好、一般、较差的比例分别为7.41%、18.52%、33.33%、40.74%,燃油车则分别为14.58%、14.58%、43.75%、27.08%。

零配件价格方面,中保研数据显示,约110个国内主流汽车品牌中,98个品牌常用配件价格上涨,其中59个品牌连续四年涨价。

专家表示,在新能源车行业,消费者可选维修渠道较窄,维修技术、配件供应、质保限制等方面存在壁垒。同时,新能源汽车常采用一体化压铸技术、无模组动力电池等高度集成化制造方式,并装载大量智能化设备,维修难度和费用高。

共同发力破解新能源车险难题

“丰富新能源车险产品,优化市场化定价机制,研究出台推动新能源车险高质量发展的政策措施,持续深化车险综合改革。”金融监管总局办公厅不久前发布的《关于强监管防风险促改革推动财险业高质量发展行动方案》,针对新能源车险的问题提出了具体举措。

记者了解到,关于产品方向,监管部门明确“研究推出‘基础+变动’组合保险产品”。

业内人士认为,这类产品可以依据车主从事网约车行为次数、里程数等研判风险,让风险与保费更加匹配,同时能够避免非营运私家车主因购买网约车热门车型而受到“误伤”。

专家认为,解决新能源车险难题,需要险企、车主和车企三方共同发力。险企应增强风险识别和评估能力,有效控制综合成本率;车主应改善驾驶习惯,降低事故风险;车企则应丰富维修渠道,力争从源头降低车主维修成本,推动降低新能源车险保费负担。

据新华社

动力电池回收乱象

“打粉时无法控制,我们也怕着火爆炸”

退役的动力电池经过回收提取或直接重组梯次利用,就能变废为宝。然而,记者最近暗访发现,在动力电池回收利用链条上还存在一些乱象。

今年11月,记者赴河南新乡、广东东莞等10家工厂暗访发现,一些退役动力电池流入到小部分“低小散”作坊式小工厂,通过“打粉”、拆解组装等方式回收利用电池,不仅产品质量没有保证,其生产环节也存在安全隐患,还污染环境。

记者了解到,现行国家政策暂未对退役动力电池回收渠道作出强制规定,动力电池回收利用尚待规范。在废旧动力电池回收和利用领域,如何规范小作坊式企业的生产、经营,亟需规范和监管。

河边的电池“打粉厂”“也怕着火”

近年来,动力电池需求旺盛,退役动力电池回收产业快速成长,但也滋生了一些乱象。

11月中旬,河南新乡市新乡县合河乡卫河边,记者看到,在一片空旷的土地上,有几间蓝色铁皮厂房。虽是周日,仍能听到铁皮房内传来机器作业的声音。“这里是一家电池‘打粉厂’”。

“打粉”,是废旧电池回收利用的一种通俗说法,即通过打粉设备,用物理破碎、研磨等方式,将废旧锂电池中的正极材料、负极材料、隔膜等成分破碎成细小的粉末,这些粉末可以进一步进行分选和回收,提取其中的有价金属,如铁、镍、锂等。

记者暗访发现,这家“打粉

厂”的露天场地上堆放着许多废旧汽车电池底盘,室内工人正在加热高炉,拆解下来的废旧电池顺着输送带掉进炉子,火焰熊熊燃烧,现场烟尘弥漫,并伴有刺鼻性气味,生产环境恶劣。

对于这样的环境,孟姓工厂负责人笑称,他们这里还是干净的,有些车间根本进不去,干活时“都是黑的”。

该“打粉厂”另一位负责人表示,他们最近刚处理了一批汽车底盘电池,拉来的电池可以先进行检测,若还可以用就当好的卖,若不能用了就上机器粉碎打粉。

记者在现场看到,许多18650型电池被泡在吨桶中,水体颜色明显泛黄。该负责人称,电池处理不产生废水,工厂也不需要废水处理设备,“所产生的废水也是生活废水”。

“我们也害怕,害怕着火。”该负责人说,理论上拆解电池需要先放电,但目前这块并无明确法规要求,没人管,再是放电也放不干净,因此在打粉时也无法避免电池会起火或爆炸。

一位长期从事动力电池回收领域问题的专家向记者表示,这种作坊式“打粉厂”存在严重的环境污染问题,如为了更快放电,就用盐水浸泡电池,电解液流入水里,对水体造成污染。此外,电池在放电时会产生氧气和氢气,若处理量大,也容易爆炸,安全隐患很大。

该专家表示,这种高盐废水中含有大量的氟化物,如何处理高盐废水在国内一直是难题,处理成本很高,这种小作坊根本不具备处理能力。



新乡市新乡县合河乡卫河边一处“打粉厂”正在浸泡电池。

废旧电池拆解组装“打一枪换一炮”

废旧动力电池的回收利用,主要有两种模式,一是再生利用,指对电池进行拆解、破碎、分选、冶炼(或材料修复)等处理,进行资源化利用;再是梯次利用,即对电池进行检测、分类、拆分、重组等处理,制造符合有关标准的梯次利用电池产品,使其可应用到其他领域的过程。

记者在河南新乡走访发现,当地从事废旧动力电池生意的小工厂很多。当地从业人员透露,全国很多退役动力电池都会流入新乡,量很大,他们提炼、打粉、拆解组装等都干。

新乡一位从事动力电池回收利用行业工作的人士告诉记者,许多拆解后组装出来的电池,使用

寿命有限,一般用在路灯等方面,不怎么使用的情况下或许能坚持几年时间,是无法用在车上面的。

据当地多位从业人员透露,拆解组装出来的电池,使用寿命很短,很多只能用一年,因此很多商家“只做一年的生意”,“打一枪换一炮”。

一家工厂负责人表示,从事电池拆解组装的厂家,会通过电商平台接单,如一个厂家就在一家平台开几十家店铺,哪个店铺投诉高,这个店铺就不要了,也不处理售后,店铺的保证金直接不要了。

厂家称鼓包电池可用作低速电动车

在广东省东莞市的塘厦镇、清溪镇及其周边镇区,聚集着不

少退役动力电池回收、处理厂家。

在塘厦镇海棠工业园内,在一幢楼的二楼和三楼藏匿着一家电池拆解作坊,负责人带着记者步行上楼并坦言,如果不是业内人,一般也找不到这里。记者在现场看到,有工人正在使用切割机对整块退役汽车动力电池进行切割,没有任何防护措施,另一位工人身着便装正在用榔头敲打拆解电池。记者在现场看到,有一排汽车底盘电池贴有“不合格产品”标签,该工厂的负责人称,这批电池是全新的,因电池存在小问题,就到了他们这里,他们只负责给客户拆解电池,并不管用途,“鼓包的一般也是用的”,拿来拆解电池的主要分为两类,一类是废旧动力电池,一类是全新的汽车底盘电池的瑕疵品,组装好的电池溯源码还可以自己贴上去。

在清溪镇星源工业园附近,一家pack电池工厂的工人正手持电动工具切割电池包,现场火花四溅。负责人表示,他们有时会使用鼓包电池,所拆解组装的电池没有质保,“用个三五年应该没问题”。

前述汽车动力电池回收领域专家表示,锂电池在使用过程中会产生一些气体,气体在面积积压后,会产生鼓包。因为鼓包了,电池里面的结构已经发生一些变化,若再继续使用的话,可能存在起火爆炸风险,比如因压力过大,稍微的碰撞后,它就会炸开,或者温度高了,它也会炸开。

据澎湃新闻